

Transport- og Energiministeriet. København, den 13. juni 2005.

- a. I medfør af lov nr. 485 af 1. juli 1998 om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog a/s anmoder Transport- og Energiministeriet hermed om Finansudvalgets tilslutning til, at
- DSB som led i det landsdækkende rejsekortprojekt kan købe rejsekortudstyr mv. til en samlet pris af 367 mio. kr. inkl. moms.
 - DSB kan indskyde egenkapital og ansvarlige aktionærlån i Rejsekort A/S på i alt 273 mio. kr.
- Med henvisning til Akt 172 20/5 2003 anmoder Transport- og Energiministeriet desuden om Finansudvalgets tilslutning til, at
- Ørestadsselskabet I/S på vegne af Metroselskaberne indskyder yderligere 9 mio. kr i egenkapital i Rejsekort A/S
 - Ørestadsselskabet stiller yderligere 18 mio. kr. i lånekapital til rådighed for Rejsekort A/S.

b. **1. Indledning**

Baggrund

Rejsekortprojektet indledtes i 1995 som et projekt for Hovedstadsområdet. I 2000 blev det udvidet til at være et landsdækkende projekt, og interessentkredsen blev samtidig udvidet med de amtslige trafikselskaber.

Finansudvalget tog ved Akt 172 20/5 2003 stilling til Ørestadsselskabets deltagelse i det planlagte Rejsekort A/S. I forbindelse med Finansudvalgets tiltrædelse af Akt 172 forudsatte udvalget, at sagen skulle forelægges på ny før iværksættelse af rejsekortprojektet. Det sker ved nærværende aktstykke.

Rejsekort A/S blev etableret i august 2003 og ejes af DSB, ØSS, HUR, VT, STS, VAT og NT. Disse trafikvirksomheder driver tilsammen ca. 85 % af den kollektive trafik i Danmark målt i forhold til antallet af rejser, og er de initiale købere af rejsekortsystemet. Herudover besidder et antal af de regionale trafikselskaber mindre aktieposter i Rejsekort A/S med henblik på senere lettere at kunne tilslutte sig rejsekortsystemet.

Umiddelbart efter etableringen indledte Rejsekort A/S udbud af rejsekortsystemet. Rejsekort A/S har nu færdiggjort forhandlingerne med den foretrukne byder, East West Denmark Aps.

Det fremgår af regeringsgrundlaget, at: "Regeringen ønsker at støtte udviklingen af et elektronisk rejsekort. Målet er at lette borgernes anvendelse af den kollektive trafik i hele landet."

Staten deltager dog alene indirekte i rejsekortprojektet via sit medejerskab i Ørestadsselskabet og ejerskabet af DSB. Opbygningen og implementeringen af rejsekortet indeholder – som ethvert andet projekt – risici. De deltagende operatører i den kollektive trafik bærer disse risici og det daglige driftsansvar for rejsekortet, da de bedst vurderes at kunne håndtere dette som følge af deres mangeårige erfaring med udvikling og drift af takst- og billetsystemer. Endvidere bemærkes at to aktuelle lovforslag har relation til rejsekortsystemet.

Det vedtagne lovforslag om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik (Individuel handicapkørsel, rejsekort og rejseplan) indeholder dels adgang til, at Rejsekort A/S kan indgå aftaler om kommerciel anvendelse af rejsekortet til andet end rejseformål og dels mulighed for udbetaling af udbytte fra Rejsekort A/S til ejerne.

De tilknyttede funktioner, som rejsekortet kan få, vil være begrænsede, idet funktionerne skal have en naturlig tilknytning til den kollektive trafik. Såfremt rejsekortets anvendelse udvides til formål, der ikke har en naturlig tilknytning til den kollektive trafik, vil det kræve, at Folketinget træffer beslutning om dette.

I henhold til forslag til lov om trafiksselskaber igangsættes der et udvalgsarbejde, der skal belyse fordele og ulemper ved den mulige fremtidige udformning af takstsystemerne – enten som et fælles landsdækkende takstsystem eller som flere decentrale takstsystemer. I forbindelse med dette udvalgsarbejde indgår rejsekortet som et teknisk billetmedie, der kan håndtere det eller de fremtidige takstsystemer.

Rejsekortsystemet

Rejsekortsystemet vil blive et landsdækkende billet- og betalingssystem, der planlægges at fungere sammen med et nyt kontantbilletsystem. Rejsekortsystemet baseres på kundens anvendelse af et kontaktløst Smart Card, som vil være både billet og betalingsmiddel for rejsen.

Rejsekortsystemet udvikles og drives af en leverandør på basis af en kontrakt med Rejsekort A/S. De centrale anlæg i rejsekortet ejes således af Rejsekort A/S og finansieres af selskabets aktionærer. DSB skal således via indskud af egenkapital i og ydelse af aktionærlån til Rejsekort A/S finansiere sin 52 % andel af Rejsekort A/S. DSB's andel af den ekstra egenkapital og de ekstra aktionærlån udgør i alt 273 mio. kr. Tilsvarende udgør Ørestadsselskabets andel 27 mio. kr.

Herudover skal trafikvirksomhederne selv sørge for en række ydelser, herunder at tilpasse egne systemers grænseflader til rejsekortsystemet. Udgifterne til leverandørkontrakten er derfor den væsentligste – men ikke den eneste – omkostning ved trafikvirksomhedernes introduktion af rejsekortsystemet, idet der også vil være udgifter forbundet ved den praktiske implementering i salgsudstyr, projektering og implementering af et nyt kontantbilletsystem.

Idet pris- og rabatsystemet i rejsekortet vil erstatte langt størstedelen af de nuværende billetprodukter – herunder formentlig alle pendlerkort og 10-turskort – er det forventningen, at rejsekortet vil anvendes af en meget stor del af brugerne i den kollektive trafik. Det nuværende kontantbilletsystem planlægges erstattet af et nyudviklet og forenklet kontantbilletsystem. Rejsekortsystemet omfatter ikke internationale billetter og pladsbilletter.

2. Beskrivelse af rejsekortsystemet

Rejsekortet vil fungere som et fuldt elektronisk billetmedie, der vil kunne anvendes i alle transportmidler i de dele af den kollektive trafik, der har tilsluttet sig anvendelsen af rejsekortet. Den konkrete model for prissætning af den givne rejse er ikke givet i rejsekortteknologien, og kan i princippet fastsættes af den enkelte takstmyndighed (f.eks. et trafiksselskab eller DSB). Spørgsmålet om hvordan rejsen prissættes indgår i det udvalg vedr. fremtidige takstsystemer, der er nedsat i medfør af forslag til lov om trafiksselskaber.

Fordele for kunderne

Der planlægges efter, at rejsekortet kan benyttes til al offentlig service trafik i Danmark, idet det dog vil være op til de enkelte trafiksselskaber at afgøre hvorvidt – og hvordan – man ønsker at tilslutte sig rejsekortet.

Ved anvendelsen af rejsekortet vil tilgængeligheden til offentlig service trafik blive væsentligt forbedret i forhold til i dag, da kunden ikke behøver købe en (papir)billet til en konkret

rejse, men blot kan benytte sit rejsekort, uden behov for på forhånd at kende hverken prissystem, zonesystem, destination eller trafikvirksomhed. Betalingen for rejsen foregår også via rejsekortet, enten direkte fra rejsekortets elektroniske pung eller som betalingservice.

Fordele for trafikvirksomhederne

Den væsentligste fordel for trafikvirksomhederne er, at den øgede attraktivitet for kunderne forventes at resultere i flere kunder og dermed flere indtægter, ligesom det har været tilfældet ved tidligere tilgængeligheds-forbedrende ændringer af billetsystemerne, f.eks. etableringen af Bus&Tog samarbejdet i 1997.

Rejsekortet vil give et mere præcist grundlag for indtægtsafregningen mellem trafikvirksomhederne, idet der qua systemets "check ind" og "check ud" funktionalitet vil være information om hvor den enkelte passager har rejst på kortet. Dagens system, der baserer sig på manuelle tællinger – ofte i stikprøveform – gør denne indtægtsafregning administrativ tung og usikker. Rejsekortet er forberedt for, at alle trafikvirksomheder kan tilslutte sig, inkl. andre togoperatører end DSB. Det bemærkes, at de nuværende trafikskabers rettigheder og forpligtelser, herunder deres engagement i rejsekortprojektet i forbindelse med gennemførelse af kommunalreformen overgår til de nye trafikskaber.

Geografisk implementering af rejsekortet

Rejsekortsystemet kan ikke gennemføres på én gang i hele landet. Da overgangsordninger, hvor der opereres med gamle og nye systemer samtidig, er uhensigtsmæssige – ikke mindst set fra kundens synspunkt - planlægges efter følgende implementeringsmodel, som anses for den hurtigst mulige:

- 2007: Pilotsystem; forberedelse til egentlig idriftsættelse
- 2008: Øst Danmark
- 2009: Fyn og Jylland

I 2008/9 benytter DSB det eksisterende billetsystem vest for Storebælt og til øst/vest trafikken, mens rejsekortsystemet og et nyt kontantbilletsystem fungerer i trafikken øst for Storebælt. I 2009 afskaffes det eksisterende billetsystem og alene rejsekortsystemet og det nye kontantbilletsystem anvendes. I den forbindelse vil DSB også opstille det nødvendige udstyr på stationer på de strækninger, der betjenes af ARRIVA. Anvendelsen af rejsekortet som billetmedie vil blive reguleret i Transport- og Energiministeriets trafikkontrakter med ARRIVA og med DSB. I 2010 planlægges rejsekort at kunne benyttes i Øresundstrafikken.

3. DSB's økonomi

DSB har gennemført beregninger af den økonomiske effekt af engagementet i rejsekortet. DSB forudsætter i sine beregninger af effekten af den betydelige ændring af prissystemerne, at gennemsnitsprisen for DSB's andel af en rejse under de nye prissystemer for rejsekort og kontantbilletter er uændret i forhold til gennemsnitsprisen i dagens prissystemer. Beregningsforudsætningerne refererer såvel til selve prissystemet som til reglerne for indtægtsdeling mellem de involverede trafikvirksomheder. DSB har endvidere forudsat, at i forbindelse med overgangen fra de gamle til de nye prissystemer frigøres DSB fra trafikkontraktens takst- relationsloft, der sikrer, at ingen billet stiger mere en nettoprisindekset + 15 pct. i årene fra 2006. Denne mulighed er der taget højde for i kontrakten mellem DSB og Transport- og Energiministeriet.

Samlet økonomisk resultat for DSB

DSB har opgjort den økonomiske effekt for virksomheden samt foretaget en følsomheds-vurdering.

Når alle økonomiske effekter for DSB for perioden 2005-2023 sammenregnes, fås resultatet i den følgende tabel. Den interne rente er beregnet til 11 pct.

Økonomisk opsummering af base-case Mio. kr. (Faste priser PL 2005)	Base-case
Nutidsværdi (kalkulationsrente 8 %)	169
Intern rente	11,0 %
Tilbagebetalingsperiode	10 år

Nutidsværdien kan opdeles i deleffekter, svarende til de enkelte indtægts-, investerings- og driftsomkostningsposter.

Indtægtsposterne vedrører især en forventet stigning i passagertallet svarende til en forøgelse af indtægterne på 2,5 pct. udenfor hovedstadsområdet. Indenfor hovedstadsområdet - hvor DSB følger HUR's forudsætninger - forventes en stigning på 4,5 pct. Merindtægterne er først og fremmest begrundet i en øget tilgængelighed til den kollektive trafik samt i mindre snyd. Indtægtseffekten af den øgede tilgængelighed er vurderet til 2 pct., hvilket er i underkanten af den realiserede virkning ved tilsvarende tidligere ændringer af billetsystemerne. De øgede indtægter forventes at kunne realiseres over 3 og 6 år.

Investeringsomkostningerne vedrører dels investeringen i medfør af leverandørkontrakten samt tilslutningsaftaler med Rejsekort A/S om køb af decentrale anlæg, dels investeringer på 142 mio. kr. bl.a. til projektering, udvikling af nyt kontantbilletsystem og tilpasning af salgsudstyr m.v.

Driftsomkostningskonsekvenserne er mangeartede, og vil betyde både besparelser og merudgifter, herunder besparelser på det eksisterende billetsystem, udgifter til varetagelse af DSB's egen del af administration, drift og vedligehold af rejsekortsystemet, udgifter til ekstra togpersonale i en indkøringsperiode samt til udgifter til uddannelse af personale.

Projektets økonomi er følsom for ændringer i mange variable. Men projektet kan dog klare betydelige negative ændringer, uden at forrentningen bliver negativ. Det må her også bemærkes, at der i beregningen af nutidsværdien er forudsat en ganske høj kalkulationsrente (8 pct. p.a.), hvilket afspejler projektets risikoprofil.

Af den samlede indtægtsstigning er 60 pct. betinget af en forventet passagervækst. Følsomhedsberegninger viser dog, at den forventede passagervækst kan halveres uden rentabiliteten af projektet bliver negativ. Modsat giver en passagertilvækst på yderligere 3 pct. i DSB's takstområde en forrentning af projektet på 15,5 pct. og en forøgelse af nutidsværdien på 317 mio. kr. En besparelse på kun 75 pct. af det forventede vil ikke gøre nutidsværdien negativ, og en besparelse på kun halvdelen af det forventede resulterer i et tab på 90 mio. kr. Såfremt projektet forsinkes med et år, vurderes nutidsværdien at ville falde til 92 mio. kr. Tilsvarende vurderes driftsvanskeligheder i projektets start at kunne reducere nutidsværdien til 129 mio. kr. Effekten af indførelsen af rejsekortet er indregnet i det 10-års budget, som lå til grund for indgåelsen af DSB's 10-årskontrakt med Transport- og Energiministeriet med den på daværende tidspunkt kendte likviditetsprofil. DSB finansierer likviditetstrækket over sin basislåneramme.

4. Ørestadsselskabets økonomi

Ørestadsselskabet på vegne af Metroselskaberne (Ørestadsselskabet, Frederiksbergbaneselskabet og Østamagerbaneselskabet) vil som ejer samlet skulle stille 46 mio. kr. til rådighed for Rejsekort A/S som egenkapital og aktionærlån samt selv investere i størrelsesordenen 20 mio. kr. i eget udstyr, i alt ca. 70 mio. kr.

Investeringen vil påvirke Ørestadsselskabets lånebehov, men med de nu kendte forudsætninger vil investeringen kunne afholdes indenfor lånerammen.

Ørestadsselskabets omkostninger til drift af det eksisterende billetsystem er en del af den samlede kontrakt med Ansaldo om drift og vedligehold af Metroen. Omkostningerne til billet-håndtering ventes at forblive på det samme niveau før og efter indførelsen af rejsekortsystemet.

Der forventes som nævnt et stigende passagertal i hovedstadsområdet i den kollektive trafik på grund af den øgede tilgængelighed. Det forventes endvidere at indtægten pr. rejse samlet vil blive øget i en tilsvarende størrelsesorden på grund af reduceret snyd. Passagereffekten alene vil give i størrelsesordenen 10 mio. kr. i øgede årlige indtægter og således gøre indførelse af Rejsekort til en positiv forretning for Metroen.

Under de opstillede forudsætninger vil investeringen med en forrentning på 5 % være betalt hjem i 2014 og herefter generere et nettooverskud.

Det skal afslutningsvis bemærkes, at de rettigheder og forpligtelser som de nuværende trafik-selskaber (herunder HUR, samt trafik-selskaberne i Vestsjællands, Storstrøms, Vejle, og Nordjyllands Amter) påtager sig i forbindelse med deres engagement i Rejsekort A/S overføres ifm. kommunalreformen til de nye trafik-selskaber, som etableres fra 2007. Indenrigs- og Sundhedsministeriet har hjemmel til at give dispensation til at udvide HUR's låneramme i forbindelse med HUR's engagement i rejsekortet.

- c. Finansudvalgets tilslutning søges i henhold til lov nr. 485 af 1. juli 1998 om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog a/s, hvoraf det fremgår, at investeringer over 100 mio. kr. skal forelægges Finansudvalget.
- Finansudvalgets tilslutning til Ørestadsselskabets engagement i Rejsekort A/S søges under henvisning til Akt 172 20/5 2003
- e. Under henvisning til ovenstående anmodes om Finansudvalgets tilslutning til, at
- DSB som led i det landsdækkende rejsekortprojekt kan købe rejsekortudstyr mv. til en samlet pris af 367 mio. kr. inkl. moms i 2005-priser.
 - DSB kan indskyde egenkapital og ansvarlige aktionærlån i Rejsekort A/S på i alt 273 mio. kr.
- Desuden anmodes om Finansudvalgets tilslutning til, at
- Ørestadsselskabet I/S på vegne af Metroselskaberne indskyder yderligere 9 mio. kr. i egenkapital i Rejsekort A/S
 - Ørestadsselskabet stiller yderligere 18 mio. kr. i lånekapital til rådighed for Rejsekort A/S.
- f. Finansministeriets tilslutning foreligger

FLEMMING HANSEN

/ Helga Theil Thomsen

Til Finansudvalget.